

船舶の安全運航と地球環境保全を基に
社会からの信頼を築くために



新和海運グループ CSRレポート 2008

SHINWA KAIUN GROUP
Corporate Social Responsibility Report 2008



新和海運グループ CSRレポート2008

SHINWA KAIUN GROUP
Corporate Social Responsibility Report 2008



contents

ごあいさつ	1
企業理念	1
グループのアウトライン	2

社会性への取り組み

新和海運グループのCSRについて	3
新和海運グループを支えるステークホルダー	4
顧客・取引先に関することから	5
株主・投資家に関することから	6
従業員に関することから	8
社会に関することから	10

環境保全への取り組み

環境憲章	11
2007年度実施計画の検証と 2008年度実施計画	12
安全運航の確保	14
海洋環境の保全	16
大気 of 保全	17
省資源・廃棄物削減	18
環境教育	19

環境マネジメントシステム組織図 および新和海運グループCSR活動の沿革	20
用語解説	21
「新和海運CSRレポート2007」 読者アンケートより	21

編集方針

新和海運は、事業目的である外航貨物運送事業を遂行するに当たって社会的責任をどのように果たしているかを公表するため「新和海運CSRレポート」を2006年に創刊いたしました。2007年から、内航貨物運送事業などを営む関係会社を含む当社グループ全体のCSR活動を紹介することといたしました。当社グループをとりまく各ステークホルダーに関することから、グループ各社がどのように関わっていかうとしているのかご理解いただくことを編集方針としています。

報告対象期間

2007年4月1日～2008年3月31日

一部この期間外の事柄も報告しています。

報告対象組織

新和海運とその関係会社を対象としています。外航事業関係会社31社(国内8社、海外23社)、内航事業関係会社6社、その他の事業会社6社。

前回発行:2007年6月下旬

次回発行:2009年6月下旬予定

その他の当社刊行物

- ① 会社案内(日本語版/英語版/中国語版)
- ② 事業の報告書、事業の報告書(中間期)
- ③ 有価証券報告書・四半期報告書
- ④ Annual Report (英語版)

入手希望の方は下記までご連絡下さい。

また当社ホームページでは、上記①②および④のほかさまざまな情報をご覧いただけます。

<http://www.shinwaship.co.jp/>

参考にしたガイドライン

環境省「環境報告書ガイドライン 2007年度版」

本報告書には、アンケートが添付されております。
今後の報告書作成に役立ててまいりたく、
忌憚のないご意見・ご感想をお寄せください。

新和海運株式会社
総務グループ CSR委員会事務局
TEL:03-5290-6233 FAX:03-5290-6230
E-mail:LEGAL@shinwaship.co.jp



新和海運株式会社
代表取締役社長
社長執行役員

筧 孝彦

当社は「企業理念」の中で、社会の一員としての責務を果たしその発展に寄与することを標榜し、事業遂行の基本としております。この理念に基づき、当社は海運業という事業特性やその規模に応じた企業の社会的責任(CSR)活動に取り組んでまいりました。中でも船舶の安全運航は、当社グループにとって社会の皆さまからの信頼をいただくための最重要事項と位置付けております。これがなければ、地球環境の保全や各ステークホルダーに対する責任を果たすことはできないと考えているからです。

当社では、2008年4月から「持続的成長の追求」を目標とした「第四次経営計画」をスタートさせました。新和海運グループ一丸となってその達成に向け取り組んでいく所存であります。円高・諸経費高騰など厳しい経営環境下ではありますが、今後も経営基盤を強化し、前向きに社会的使命を果たしてまいります。

今般発行いたします「新和海運グループCSRレポート2008」により、当社グループがどのように社会の要請に対応しているか、皆さまとのコミュニケーションの一助となれば幸甚に存じます。

2008年6月

企業理念

新和海運株式会社は創立以来、世界の海を舞台に安全で且つお客様の要請に即応した高度な海上輸送サービスを提供してきた。新和海運株式会社は今後とも社会の一員であることを十分に認識し、時代の変化に適応する輸送サービスの開拓を通じて社会の発展に寄与することを決意し、ここに企業理念を定める。

1 社会的使命

1. お客様のあらゆる要請に即応し、誠実で信頼感のある良質な国際海上輸送サービスを提供することを通じて社会の発展に寄与する。
2. 外航海運会社として国際競争に打ち克つ体質を築くことにより適正な利潤を確保し、また新和グループ全体の企業価値を高めるべくグループ経営を重視し、株主の期待に応えられる企業を目指す。

2 安全運航と地球環境の保全

1. 海難事故ゼロを命題とし常に安全運航を心がけ、全人類の共有財産である地球環境保全の一翼を担う。
2. 船舶の運航技術向上にむけて日々研鑽し、常に新しい需要に応えられる高度な技術知識の蓄積に励む。

3 公正な企業活動

1. 我が国および国際社会の法令を遵守し、また社会の一員として善良な社会倫理規範のもと公正で健全な企業活動を遂行する。
2. すべての反社会的な行為には断固たる態度で対決する。

4 透明な情報開示

企業活動に伴う情報の適時適正な開示に努め、社会との対話を積極的に行う。

5 民主的経営

社員の基本的人権を尊重し、民主的な経営を確立、維持する。

新和海運グループ概要

グループ会社数	本社 1社 子会社(連結) 31社 子会社(非連結、持分法適用) 3社 子会社(非連結、持分法非適用) 4社 関連会社(持分法非適用) 4社 (合計43社)												
	<p>事業部門別売上高(連結) (単位: 百万円)</p> <table border="1"> <caption>事業部門別売上高(連結)</caption> <thead> <tr> <th>事業部門</th> <th>売上高 (百万円)</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>外航海運業</td> <td>110,990</td> <td>84%</td> </tr> <tr> <td>内航海運業</td> <td>20,041</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>その他の事業</td> <td>957</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>	事業部門	売上高 (百万円)	割合	外航海運業	110,990	84%	内航海運業	20,041	15%	その他の事業	957	1%
事業部門	売上高 (百万円)	割合											
外航海運業	110,990	84%											
内航海運業	20,041	15%											
その他の事業	957	1%											
従業員数	連結458名												
運航船腹量	連結172隻 総重量トン586万重量トン												
外航海運事業および付帯事業を営む主な会社	新和海運株式会社 (一般貨物輸送、船舶貸渡など) 新和マリン株式会社 (船舶管理) 株式会社インターナショナル マリン コンサルティング (荷役監督) 新和チャーターリング株式会社 (仲介業) 新和エイジェンシー株式会社 (仲介業) SHINWA (U.K.) Ltd. (仲介業) SHINWA (U.S.A.) Inc. (仲介業) SHINWA SHIPPING (H.K.) Co. Ltd. (仲介業、船舶代理店) SHINWA (SINGAPORE) PTE. LTD. (外航海運業)												
内航海運事業および付帯事業を営む主な会社	新和内航海運株式会社 (一般貨物輸送) 新和ケミカルタンカー株式会社 (ガス・ケミカル製品輸送)												
その他の事業を営む主な会社	新和システム株式会社 (情報処理) 新和ビジネスマネジメント株式会社 (総務・経理業務受託、不動産管理) 株式会社シンワ エンジニアリング・サービス (発電機保守)												

新和海運概要

商号	新和海運株式会社
本社所在地	〒100-8108 東京都千代田区大手町一丁目8番1号 KDDI大手町ビル
設立年月日	昭和25年4月1日
主要な事業内容	外航貨物海上運送事業およびこれに関連または付帯する事業
資本金	81億円
株式上場取引所	東京(第一部)、大阪(第一部)、名古屋(第一部)、福岡
従業員数	154名
運航船腹量	91隻 総重量トン568万重量トン

社会性への 取り組み

新和海運グループのCSRについて

1. Corporate Social Responsibility(企業の社会的責任)は、企業が社会の要請や期待にどのように取り組み、どのように応えているか、という問題です。
2. 社会の要請は、一般的には企業が本業(当社でいえば貿易のための国際海上輸送サービス)で人々の生活あるいは企業や組織の活動の向上に寄与することといえますが、経済効率一辺倒で本業の利益追求に暴走して企業を取り巻く種々のステークホルダーに損害ないし悪影響を及ぼすことは、社会が望む企業活動ではありません。昨今の企業不祥事の多発は、企業が社会の公器でなければならないことを再認識させています。
3. CSR経営は、企業を取り巻く顧客、取引先、株主、従業員、地域社会など多方面のステークホルダーとのコミュニケーションを深めることにより、企業活動に対する理解と信頼を得、また頂戴した種々の意見や情報を継続的な改善プロセスに組み込んで企業価値を引き上げていくものです。新和海運はこれを経営理念の根幹に据えており、グループ会社とともに社会との交流を図っています。
4. その理念の実現を左右するのは、しっかりした会社のマネジメント体制であり、その中軸に位置するのが法令をはじめ会社規程や社会倫理規範を遵守して企業活動を遂行するというコンプライアンス意識であると、当社は考えています。これを前提に、経済面で企業活動の競争力をつけ、収益力を整備するとともに、地球環境の負荷軽減を配慮し、さらに社会面における市民社会とのつながりを深めていきます。新和海運グループは、企業規模、企業特性に応じてバランスをとってCSRに取り組んでいます。

新和海運グループが取り組むCSR活動の諸側面とそれらの相互関係は下図のように表示できるでしょう。



新和海運グループを支えるステークホルダー

社会性への取り組み

私たち、新和海運グループのビジネスは、
さまざまな海運関係者、関係省庁、寄港国・通過国、そして地域社会など
たくさんのステークホルダーに支えられて成り立っています。

顧客へのつながり

- 荷主 (製鉄所、発電所、製油所、その他製造工場および商社)
- 海運取引所
- 海運仲立業者 (ロンドン、ニューヨーク、東京)
- 海上貨物取扱業者
- 倉庫会社



オーナー業務関連取引先

- 日本船主協会などの団体
- 船主
- 造船所
- 船級協会
- 海上保険会社
- 救助会社
- 金融機関
- 船員派遣会社 (フィリピン他)
- 船舶管理会社
- 船用品・食糧供給会社



新和海運 グループ



海事官庁

- 国土交通省
- 気象庁
- 海上保安庁
- 海難審判庁
- 港湾当局
- 税関
- 国際機関 (IMOなど)
- 旗国行政機関 (日本、パナマ、リベリアなど)



出典：海上保安庁ホームページ

オペレータ業務関連取引先

- 船舶代理店
- 燃料供給会社
- 船内荷役会社
- 水先人会・曳船会社

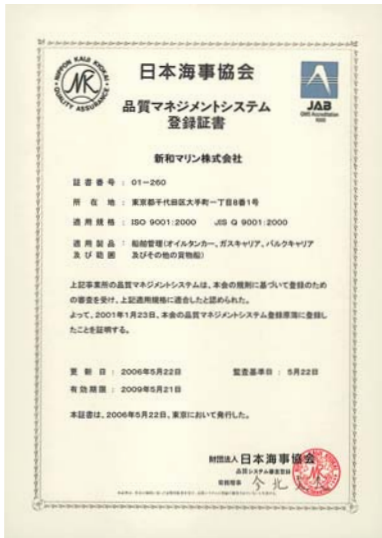
株主・投資家

その他のステークホルダー

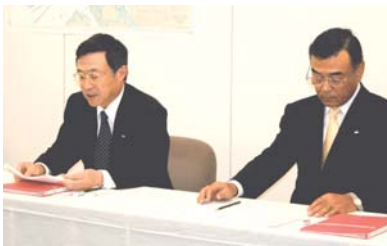
- 監査法人
- 海事検査人
- 各国の裁判所
- 海事仲裁 (ロンドン、ニューヨーク、東京)
- 教育機関

- 一般消費者・市民社会
- 本船寄港国・通航沿岸国 (マラッカ海峡、パナマ運河、スエズ運河など所在国)

顧客・取引先に関することから



ISO9001:2000認証の登録証書



緊急対応演習での模擬記者会見



パイプの積み込み状況

顧客満足

当社は、主に産業向けの原材料、エネルギー資源および製品の外航不定期船サービスを行っています。世界中の顧客から発せられる貨物輸送ニーズに対し、海運仲立業者の集中するロンドン、ニューヨーク、東京の営業拠点で長年にわたり培ってきた船貨情報と輸送ノウハウを駆使し、適時・適切な船腹の提供、競争力ある運賃、貨物の安全輸送に努めています。

また、内外の顧客を直接訪問し積極的な面談により顧客とのコミュニケーションを図るビジネススタイルは、スポットから長期プロジェクトの提案まで顧客の満足を生み出す源泉の一つと心得、いっそうの信用を築き内外の顧客からファーストクラス・トランパー(不定期船会社)と呼ばれる機会が増えるように努めています。

輸送サービスの安全品質保証(ISO9001)

顧客の皆さまに安全な品質の輸送サービスを提供することが当社グループの使命です。新和マリン(株)は、船舶管理業務を適用範囲として、品質マネジメントシステムを確立しISO 9001:2000の認証を取得しています。

顧客・取引先などとの安全協議会活動に参画

当社ならびに国内輸送に従事する新和内航海運(株)および新和ケミカルタンカー(株)は、製鉄所、発電所、石油基地、ガス基地など諸産業の荷主を始めとする港湾関係者との日ごろからの連携を深め、地域の安全、船舶の入出港の安全を図るため国内多数の安全協議会に参画し、定期的な点検に協力し事故災害や環境汚染などのリスク管理を実行しています。

緊急対応と対外説明

「海難事故およびその他の緊急事態の処理に関する規程」などに基づく一連の対応措置により、顧客、救助者・保険者・船舶代理店・造船所等々の取引先、関係当局などと共同で緊急対応する準備をするとともに、報道機関や当社ホームページを通じた対外説明を適時に実施する体制を整えています。

効率的積み付けと貨物の保全

当社グループの(株)インターナショナル マリン コンサルティングでは、高級鋼材などの貨物の積揚荷役を船長経験者が監督しています。貨物特性と国内外の港湾事情について蓄えた経験と知識により貨物の保全と効率的な輸送を支援しています。

株主・投資家に関することから

社会性への取り組み



当社ホームページトップページ



当社ホームページ 投資家情報ページの一部

第四次経営計画

当社は2005年度からの3年間、「新たな飛躍に向けた事業基盤の強化」を経営目標とする「第三次経営計画」に取り組み、2008年3月末で終了致しました。新興経済諸国の急激な経済発展とそれに伴う輸送需要の未曾有の拡大による海運市況の高騰を享受し、経営課題克服の努力とも相俟って、利益水準は過去最高を更新、今期末の純資産も3年間で2倍を超えることとなりました。

2008年4月からは、「持続的成長の追求」を経営目標とした「第四次経営計画」を開始し、グループ丸となって「営業基盤の強化・拡充」「人材の確保・育成とグループ経営の効率化」「船舶管理機能の強化と環境保全の推進」「財務体質の強化と透明性のある経営」に取り組んでまいります。

会社情報の適時開示

当社では、業績に影響を及ぼす重要な会社情報を適時に、東京・大阪・名古屋・福岡証券取引所のホームページ、報道機関、当社ホームページを通じて株主および投資家の皆さまへ開示するなど、適時・的確なIR情報の提供に努めています。

また、総務グループ・経理グループ・企画グループの各担当役員および各グループリーダーによって構成されるIR委員会が、投資家向けの広報活動方針を策定し、取材対応や記者会見およびホームページへの記事掲載などの活動を行っています。

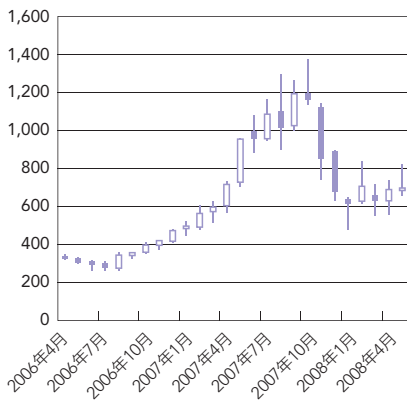
双方向コミュニケーション

当社では国内外の機関投資家向け情報として、証券アナリストからの依頼があれば可能な限り個別ミーティングを実施し、ご質問に応じて経営状況の説明を行っています。説明にはIR委員会方針に基づき役員1名以上および事務局員が当たることとしています。2007年度は合計28件の個別ミーティングを行いました。

株主への利益還元

当社は、コスト競争力のある船体整備を推進するとともに、海運市況、為替、燃料油価格などの変動に備え利益の一部を内部留保することにより、企業体質の強化を実現しつつ、株主の皆さまに安定的かつ継続的に利益を還元していくことを目標とし、配当性向を概ね20%（個別業績予想ベース）とする配当方針です。2007年度は1株当たり7円の間配当を実施したうえ、期末配当として1株当たり9円を実施する予定です。

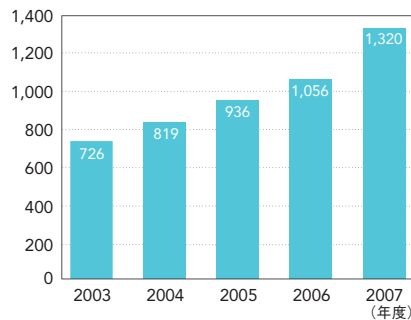
(単位：円) 当社株価の推移(東京証券取引所)



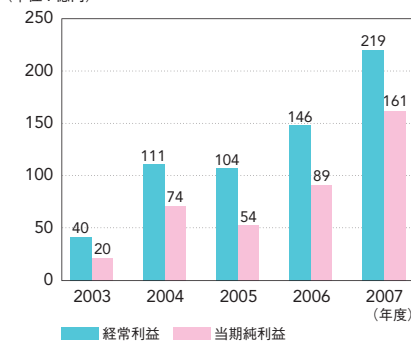
コーポレート・ガバナンス

当社は監査役設置会社ですが、取締役会を当事業に精通した10名以内の取締役で構成することにより経営効率の維持・向上を図っています。また、経営環境の変化への適切かつ的確な対応を図るため、2007年6月に執行役員制度を導入しました。監査役は、4名のうち3名が社外監査役であり、各監査役が取締役会・執行役員会のほかコンプライアンス委員会など各種委員会に出席し、経営執行状況や業務執行状況に対する監査を行っています。また、リスクマネジメントに寄与し、会社法や金融商品取引法に基づく内部統制の評価に対応するため、2006年7月に内部監査室を設け、社長の指揮命令により各部門の業務執行状況の内部監査に当たっており、監査役と連携してコーポレート・ガバナンスの充実に努めています。

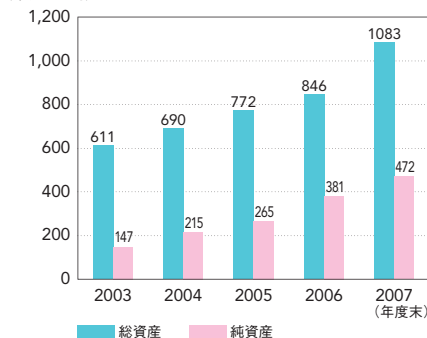
(単位：億円) 売上高(連結)



(単位：億円) 経常利益と当期純利益(連結)

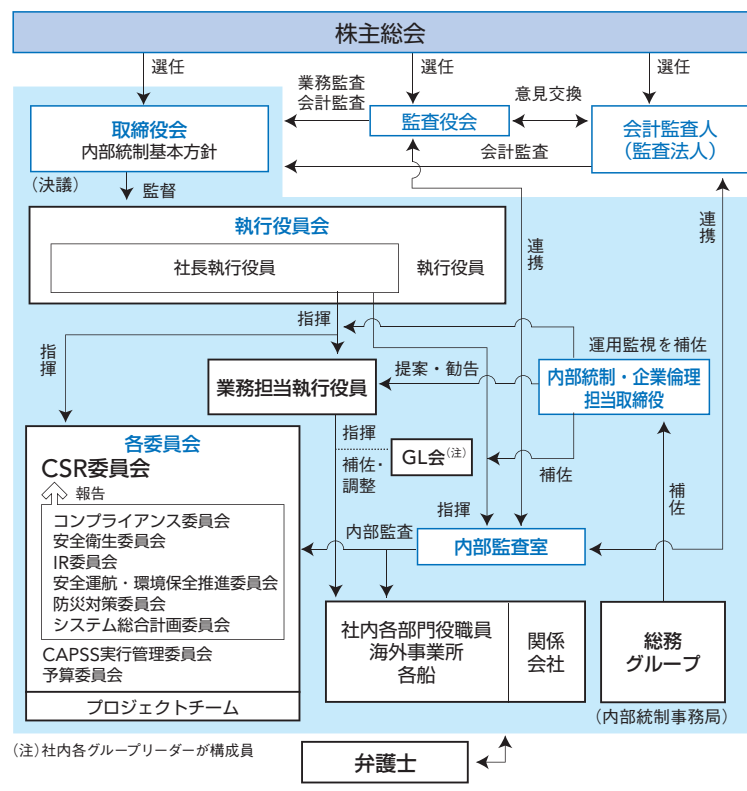


(単位：億円) 総資産と純資産(連結)



模式図

平成20年6月27日現在



コンプライアンスと内部統制システム

当社は、「企業理念」を具体的に実現するための「行動基準」を制定しているほか、コンプライアンスを一層促進するため、総務担当役員を委員長とするコンプライアンス委員会を設置して、全役職員が法令・社内規程・社会倫理規範を遵守して業務執行に当たるよう、意識の向上に努めています。

また会社法および会社法施行規則の定めに基づき取締役会において「内部統制基本方針」を決議するとともに、金融商品取引法の定めに応じ、財務報告の信頼性を確保するための体制を整備しています。

従業員に関することから



Shinwa (Singapore) Pte.Ltd.スタッフと
Almanac社の皆さん



新入社員研修の一環で行う訪船研修



主任研修



本船における酸素蘇生器取り扱い講習

雇用の基本方針

当社は事務系・技術系社員ともに基本的に長期雇用を前提として、男女雇用機会均等法の精神に則り、適性と能力を基準に採用し、当社の研修体系の中で育成しています。また外国人乗組員についても、上級職員を育成し、当社グループ管理船への長年の乗船経歴を維持できるように、各種教育訓練の充実を図っています。

人事制度

当社では、本人の能力・意欲・業績などを進級・昇格に適正に反映する新人事制度を2001年度から導入し、その後社員の意見を聴取しながら制度の改善を図っています。社員の現状把握と将来に向けた能力開発、および公正な処遇を主眼としています。

正社員には総合職・準総合職・一般職の職制があり、本人の意欲と能力に応じキャリアアップの道が開かれ、一般職採用者も、2008年4月1日現在で10名が準総合職に転換しています。また、専門知識を蓄えた技術職には「専門職制度」を、豊富な業務経験を培った事務職には「高年齢者再雇用制度」を2006年度に導入し、既に実績を挙げています。

研修制度

当社は、従業員が外航海運のプロフェッショナルに育つために、業務遂行を通じて行うOJT(On The Job Training)を軸とし、新入社員研修・海運実務講座・語学研修(英語・中国語)・パソコン研修・国内代理店研修・乗船研修・海外実務研修・階層別研修・役職研修など、階層や必要に応じ、さまざまな研鑽の機会を提供しています。

また技術職には、きめ細かな指導による若年船員早期育成計画を設け、既に入社後3~4年で船内の指導的な役割を果たす一等航海士・一等機関士が育っています。外国人船員には、採用地と東京における乗船前研修や座学研修・上級海技資格の取得援助・OJTなどの昇格支援システムを用意しています。

従業員の健康と安全への配慮

当社グループでは、毎年健康診断を実施し、一定の条件を満たす対象者には人間ドック費用の補てんをしています。また本社においては、産業医と、看護師資格を持つ衛生管理者により専用の衛生室にて定期的に心身の健康相談および指導を行っています。さらに、2007年度にはインフルエンザ感染予防、市販薬廉価販売案内、メンタルヘルスチェックなどを実施しました。

海上では何よりも安全を重視し、安全管理システムを徹底するなどの対策をとっています。万一の場合も、労災・災害補償は法令の定めを上回る規定を設けています。

コンプライアンス相談窓口取扱規程

公益通報者保護の趣旨に沿い、従業員がコンプライアンスにかかわる事項につき相談することを容易にするため、従来の社内窓口に加え社外の弁護士に相談窓口を依頼し、その取扱規程を2006年7月に制定しました。2007年度の相談案件はありませんでした。



INTERVIEW

できることからコツコツと

総務グループ 秘書・人事チーム

間世田 依子

Ladies' CAPSSは、2000年1月より立ち上げた女性社員による業務改善運動です。費用削減・業務効率化・職場環境の整備・環境保護などを目的とし、女性の視点から自分達のできることにスポットをあてた活動を行っています。

グループ各社からさまざまな年齢・部署のメンバーに参加してもらい、意見を出し合い情報を共有し活動しております。具体的にはコピー時の裏紙利用や

両面印刷の呼びかけ、一般的なビジネス情報・ビジネスマナー・事務作業のスキルアップ術の社内LAN上などでの提供、環境・社会的側面からはゴミの分別の徹底、使用文房具の見直し、給茶機の統一、防災袋の点検などの上申、収集ボランティアに切手やカード類の提供、ペットボトルのキャップを回収し世界の子どもにワクチンを買う団体への協力などです。2008年度はメンバーで東京商工会議所主催の「環境社会検定試験(eco検定)」に挑戦し、環境に対する幅広い知識を習得し、日常の環境問題に役立てたいと考えております。身近な小さなことでも構いませんので何かご意見・ご提案などがございましたら是非メンバーへお声をおかけください!できることからコツコツと!!



ペットボトルのキャップ回収BOX



フラワーアレンジメント班の活動風景

育児休業と短時間勤務



石炭グループ パナマックスチーム
井上 薫

井上さんは、育児休業より復帰して約1年が経ちました。現在は通常の就業時間より1時間短い16時15分までの短時間勤務を利用し、出産休暇および育児休業取得前と変わらず船舶オペレーション業務に携わり、活躍しています。

個人情報の適正管理

当社は、個人情報保護の観点から従業員などの個人を識別できる情報を適正に管理し、目的の範囲内でのみ使用し、法令に定める場合またはあらかじめ本人の同意を得た場合を除いて第三者に提供しない方針を採っており、2006年8月には「個人情報適正管理規程」を制定し、コンプライアンス関連規程としてグループ会社にも周知しています。2007年度のクレームはありませんでした。

セクハラ防止指針の周知

当社は、男女雇用機会均等法の精神に基づき良好な職場環境を維持し、男女従業員がそれぞれの能力を発揮できるようにするために、就業規則や行動基準に加え、具体的な内容を示した「セクシャルハラスメント防止指針」を策定し、2007年4月から全役職員に周知するとともにグループ会社へも普及しています。

ワークライフバランス

社員が仕事と生活の調和をとり充実した人生を送れるよう、当社は働きやすい職場作りに努めています。母性保護・育児休業・介護休業などで法令を上回る制度を備え、また勤続年数と年齢により条件を満たす社員はリフレッシュ休暇を取得することができます。寮・社宅・財形貯蓄制度・住宅ローン利子補給制度・各種福利厚生サービスのほか、社員の親睦と文化活動(含スポーツ)のための文化班には補助金が支給されています。また、2008年4月より次世代育成支援一時金制度を導入いたしました。

労働組合との関係

陸上社員は「新和海運労働組合」、海上社員は「全日本海員組合」に加入しており、いずれも労使間で良好な信頼関係を築いています。

児童就労、強制労働

当社およびグループ会社においては、児童就労や強制労働の事実は一切ありません。

社会に関することから



KDDI大手町ビル
総合自衛消防訓練(煙体験)



丸の内消防ボランティアに参加し
放水訓練をする社員



紀尾井ホールでの演奏風景



フィリピン海事大学奨学生の卒業式

災害復興への支援活動

当社事業の国際海上輸送サービスとの関連度合い、地域とのつながりなどを基準に都度支援の判断をしてきており、今後も国内外の被災地の復興に支援をしていく方針です。2007年度は新潟県中越沖地震およびバングラディッシュサイクロンの被災者に義援金を送りました。

地域共同防災活動への取り組み

新和海運グループ各社は、入居しているKDDI大手町ビル(東京都千代田区)における共同防災協議会に参加し、消防訓練など地域の共同防災活動に積極的に取り組んでいます。また、当社グループ内にて自衛消防隊を組織し、役職員による事務所の防犯・防災についての点検や教育を推進しています。

さらに、地域の「丸の内消防ボランティア」に参加している従業員の活動に対して当社は通常勤務と同様に扱うなどの配慮をしています。

文化貢献

財団法人新日鐵文化財団を通じて、紀尾井ホールにおける音楽活動などへの協賛により、わが国文化の発展に貢献しています。

奨学金制度

外航海運の未来の担い手として、フィリピン海事大学(PMMA)およびアジア太平洋海事大学(MAAP)の学生に対し奨学金を支給しています。

海難救助

米国では、海難事故が発生した場合に最も近くを航行している船舶に救助を要請する捜索救助体制が構築されています。このための船舶の位置を通報する制度(AMVER)に当社管理船も参加しています。

日本にも同様の制度であるJASREPがあり、当社管理船全船が参加しています。

気象情報の提供

気象庁の発表する天気図などは、陸上の観測データ・衛星観測データに加え、船舶によって観測された海上の気象データが利用されています。また正確な気象・海象情報は、船舶の安全運航に欠かすことができません。当社管理船は海上の気象データの提供を積極的に行っています。

環境保全への 取り組み

新和海運グループ環境憲章

基本理念

新和海運株式会社および同グループは、世界の海を舞台に海上サービスを提供する海運企業グループとして、全人類の共通財産である地球環境の保全に努め行動する。

環境方針

- 1 私たちは、船舶の事故は油流出による深刻な海洋汚染など環境に大きな負荷を与える可能性があるという認識のもと、海難事故ゼロを目標とし、安全運航の推進に努めます。
- 2 私たちは、環境に関わる法規制の遵守はもとより、必要に応じ自主基準を設け、環境負荷の低減に努めます。
- 3 私たちは、船舶による海上輸送サービスが地球環境に与える影響を考慮し、環境目的および目標を設定し、環境保全活動の継続的な改善・向上を図ります。
- 4 私たちは、省エネルギー運航に努めると共に、その技術開発に積極的に取り組みます。
- 5 私たちは、船舶および機器類、その他の製品および資材の環境に配慮した調達に努めます。
- 6 私たちは、陸上オフィスを含め、企業活動全体で省資源の推進を図ると共に、廃棄物の削減に努めます。
- 7 私たちは、環境教育・広報活動などにより、社員の環境問題に対する意識の向上を図ります。
- 8 私たちは、環境保全活動を定期的に公表します。

(2001年10月26日 制定)

(2004年12月17日 改定)

2007年度実施計画(環境マネジメントプログラム)の検証と2008年度実施計

環境保全への取り組み

PLAN ⇒		DO ⇒	CHECK / ACT ⇒	
環境方針	環境目的	2007年度 目標	行動内容	
		2007年度 目標	検証結果	
安全運航の推進	海洋環境の保全	船舶からの漏油事故ゼロ	<ul style="list-style-type: none"> ・燃料油、潤滑油受入れ移送手順書の遵守 ・油濁防止規程の遵守 ・甲板上からの漏油防止器具設置を推奨 ・運航船舶への漏油防止対策指示 	<ul style="list-style-type: none"> ・各規程・手順書の遵守および Sailing Instructionによる周知により、漏油事故ゼロ。
		外洋におけるバラスト水張り替えの実施	<ul style="list-style-type: none"> ・Sailing Instructionにて指示 ・バラスト水張り替え手順書の遵守 	<ul style="list-style-type: none"> ・Sailing Instructionにて指示され、バラスト水張り替え手順書に従い実施。
省資源、廃棄物削減	資源の節約	輸送単位当たりの燃料使用量を対1990年度比10%削減	<ul style="list-style-type: none"> ・船体クリーニング/プロペラ研磨による推進性能の向上 ・効率的な配船計画の策定 ・貨物積載量の増量化 	<ul style="list-style-type: none"> ・船体クリーニング/プロペラ研磨を入渠船において完全実施、空船航海の最短化・輸送量の最大化により、対1990年度比10.57%削減。
		燃料節減策の実行	<ul style="list-style-type: none"> ・経済運航を適宜実施 ・運航船への停泊中省エネ協力要請 	<ul style="list-style-type: none"> ・運航計画に基づき経済運航を検討および指示され、経済速力にて燃料節減を計っている。停泊中の船内消費電力低減による燃料節減を実施中。
		シリンダ油消費量の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・主機シリンダ油消費低減装置搭載促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・入渠船2隻のうち1隻には搭載できなかったため未達成。
		紙消費量の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・電子倉庫の活用促進 ・裏紙の使用促進 ・船舶管理ソフト有効活用によるペーパーレス化促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・資料作成の効率化・船舶管理ソフト有効活用によるペーパーレス化促進し、前年度比約12%の消費量削減。
		オフィス年間電気使用量を対前年度比1%削減	<ul style="list-style-type: none"> ・社内メール(掲示板)による注意喚起 ・不要照明の節電 	<ul style="list-style-type: none"> ・積極的な営業展開による業務拡大でパソコンや空調の電力需要が増加したため、前年度比+1%となり目標未達成。
	発生抑制の廃棄物	<ul style="list-style-type: none"> ・船内廃棄物の陸揚げ促進(対前年度比1%増) ・オフィス内廃棄物の分別徹底(100%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・本船へ支給する固縛資材の回収及び再利用 ・分別収集、分別保管の徹底 ・船内処理量と陸揚げ処理量の管理 ・リサイクルごみ、可燃物、不燃物などの分別徹底 	<ul style="list-style-type: none"> ・船内廃棄物の陸揚げは2006年度実績(12.8m³+109.1kg)、2007年度実績(18.8m³+279.7kg)で目標達成。 ・事務所管理者と連携して、事務所内で発生するゴミの分別を実施している。
大気の保全	有害大気汚染物質の低減	輸送単位当たりのNOx排出量を対1990年度比10%削減	<ul style="list-style-type: none"> ・新造船計画時における改良型機器設備の設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・対1990年度比10.54%削減
		輸送単位当たりのCO ₂ 排出量を対1990年度比10%削減		
		低硫黄燃料油(硫黄分4.5%以下)の供給	<ul style="list-style-type: none"> ・燃料購入の選定、分析 	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての燃料油の硫黄分4.5%以下
		ダイオキシン発生の抑制	<ul style="list-style-type: none"> ・新造船に技術基準適合の焼却炉採用 	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての新造船に採用
		新造船へ代替フロン機器の搭載(100%)	<ul style="list-style-type: none"> ・新造船の冷房装置と糧食庫冷凍装置の冷媒にはR404aを採用 	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての新造船に採用
環境教育	環境意識の向上	陸上従業員への教育	<ul style="list-style-type: none"> ・社内講座の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・新入社員研修および各部会にて実施
		乗組員への教育	<ul style="list-style-type: none"> ・乗船前研修での教育実施 ・海外関係会社での教育実施 ・乗組員への船上教育・訓練の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗船前研修および船上での教育を実施



SSS : 達成 SS : 一部未達成 S : 見直しが必要

評価	PLAN ⇒	DO ⇒	
	2008年度 目標	行動内容	実施期間
SSS	船舶からの漏油事故ゼロ	・燃料油、潤滑油受入れ移送手順書の遵守 ・油濁防止規程の遵守	通年
		・甲板上からの漏油防止器具設置を推奨 ・運航船舶への漏油防止対策指示	通年
SSS	外洋におけるバラスト水張り替えの実施	・Sailing Instructionにて指示 ・バラスト水張り替え手順書の遵守	通年
SSS	輸送単位当たりの燃料使用量を対1990年度比11%削減	・効率的な配船計画の策定 ・貨物積載量の増量化 ・経済運航を適宜実施 ・運航船への停泊中省エネ協力要請	通年
		・燃料添加剤の使用促進	通年
SS	シリンダ油消費量の削減	・新造船主機シリンダ油消費低減装置搭載促進(対象新造船3隻)	通年
SSS	紙消費量の削減	・電子倉庫の活用促進 ・裏紙の使用促進	通年
		・船舶管理ソフト有効活用によるペーパーレス化促進	通年
SS	オフィス年間電気使用量を対前年度比1%削減	・社内メール(掲示板)による注意喚起 ・不要照明の節電	通年
SSS	船内廃棄物の陸揚げ促進 (対前年度比1%増)	・本船へ支給する固縛資材の回収及び再利用 ・分別収集、分別保管の徹底 ・船内処理量と陸揚げ処理量の管理	通年
SSS	オフィス内廃棄物の分別徹底(100%)	・リサイクルごみ、可燃物、不燃物などの分別徹底	通年
SSS	輸送単位当たりのNOx排出量を対1990年度比11%削減	・新造船計画時における改良型機器設備の設置	通年
	輸送単位当たりのCO2排出量を対1990年度比11%削減		通年
SSS	低硫黄燃料油の供給	・硫黄分4.5%以下の燃料購入の選定、分析 ・SECA海域入域時の硫黄分1.5%以下の燃料購入の選定、分析	通年
SSS	ダイオキシン発生の抑制	・新造船に技術基準適合の焼却炉採用	通年
SSS	米国ロングビーチ港就航船 GREEN FLAG INCENTIVE PROGRAMの実行(100%)	・当該港20マイル以内を12ノット以下で航行	通年
SSS	陸上従業員への教育	・社内講座の実施 ・環境内部監査員の育成	通年
SSS	乗組員への教育	・乗船前研修での教育実施 ・海外関係会社での教育実施 ・乗組員への船上教育・訓練の実施	通年

安全運航の確保



外部検船



船上での訓練

インハウス船舶管理会社による船舶安全管理システムの維持、向上

船舶の安全運航は、環境、特に海洋環境保全の推進を実行するための最重要課題であると認識しています。

当社の社船については、高度な海技者集団である外航船舶管理会社として新和マリン(株)が一元管理し、安全管理システム(SMS)を設定、遂行し、海上における安全、人身事故の防止、環境とりわけ海洋環境に対する破壊の回避および財産の損害回避を確実にすることならびに顧客のニーズに対し、信頼性の高いサービスが提供できることを理念とし、その維持・向上に努めています。

検船活動の実施

当社の運航船の安全運航を確保するための活動のひとつとして、新和マリン(株)が管理船に対する安全検船を、年1回独自のチェックリストに基づき実施しています。

また、担当監督(Superintendent)が6カ月毎に訪船して、本船のコンディションチェック、乗組員指導、船上メンテナンス計画の確認などを行っています。さらに、品質管理、安全管理の内部監査が1年ごとに実施されています。

用船についても当社基準チェックリストに基づいた検船活動を行い、船主や船舶管理会社の協力のもと、新和海運フリートとしての安全水準の維持を図っています。

安全運航・環境保全推進委員会

安全運航と環境保全活動を推進することを目的として、社長を委員長とした安全運航・環境保全推進委員会を定期的で開催しています(7ページ模式図および20ページ組織図参照)。委員会では、海難事故の調査解析、防止対策立案、危機管理体制の確立、船員教育訓練など、多方面から安全運航管理について審議しています。

事故ゼロ対策委員会

実際に発生した事故の統計的な解析および分析などにより、事故の未然防止に有効な経営的手段を策定し、実施することを目的とし事故ゼロ対策委員会を定期的で開催しています。委員会の議事録は全管理船にも送付され、船上教育に役立たせています。

新和グループ安全運航管理委員会

新和グループ運航船の安全運航と環境保全に関する基本的な方針やその前提となる諸問題(船舶管理、運航管理、危機管理対応に関わる問題等)について、新和グループ全体の視点から審議し、グループ海運各社に提言し、各社が提言内容をその経営に反映できる機会を設け安全運航を確実に実施することを目的として、新和グループ安全運航管理委員会を定期的で開催しています。

同委員会は新和海運(株)、新和内航海運(株)、新和ケミカルタンカー(株)、新和マリン(株)の企画および安全運航担当者で構成され、委員長は新和海運(株)海技・安全管理グループ担当役員が務めています。

INTERVIEW

経験を生かして

新和マリン(株)船舶管理グループ Zoilo H. Paa

Paa監督は大学卒業後、約20年船乗りとしての生活を送り、2006年9月より新和マリンで監督として働いています。以下Paa監督からのメッセージです。

Mingling with Shinwa Marine Japanese staff is not very difficult for me because I had experienced sailing with senior officers twice (two contracts), and communication is not a problem because most staff can communicate in English.

Working in Japan is a very big difference compare to being a Chief Engineer on a Vessel. On board, your workplace is just below your cabin, it is just a few meters below which you can reach in one minute or less in time if you are lucky enough to be assigned on a vessel equipped with elevator. Compare to 1 Hour



20 Minutes (Door to Door) and riding in a very crowded train, that is a little bit sacrifice on my part. Of course there are Advantages/Disadvantages between Ship/Office work, especially here in the land of the Rising Sun.

It is an honor and privilege for me to join Shinwa Marine-Ship Management Group. Becoming a Superintendent is a very challenging job, you have to

manage Allotted RESOURCES, TIME and most especially PEOPLE. And it is always be inter-connected otherwise it is very difficult to achieve your goal of becoming a successful one. Also, you have to make quick decisions to satisfy the Owners so that there are no delays in the business. I, myself is in the process of continuous learning, thanks to my Colleagues I do appreciated all the Knowledge imparted to me by my colleagues, especially my Group Leader, Mr. K. Ishikawa who's patience and understanding are UNLIMITED, Thank you Sir.

I am confident that by working closely together as a team, sharing fundamental and essential ideas, we will attain our common goal of progress, not only to oneself but for the Company as a whole.

I believed EXPERIENCE will teach me more and it will make a lot of difference!

I am preparing myself also to be transfer to PSSI(Philippine Standard Shipmanagement Inc.) in the near future, because I believed through personnel exchanges we are developing good standard atmosphere of working together to fulfill company's vision...PROGRESS.

Somebody asked me if Seafaring career is already set aside? ... Well time will TELL!

(日本語抄訳)

船上での仕事とは多くの違いがありますが、私にとって新和マリンの船舶管理グループの一員として働くことは光栄なことです。監督という仕事はとてもやりがいがあります。私自身学んでいる段階にいますが、様々な場面で支えてくれている同僚には感謝しています。チーム一丸となって働くことは、個人だけでなく会社全体の発展につながると確信しています。



休暇中の船員に対するKYT研修(於PSSI)

KYT活動

KYTとは、K:危険 Y:予知 T:トレーニングを指し、乗組員の危険に対する感受性を高め、災害を防止することを目的としています。

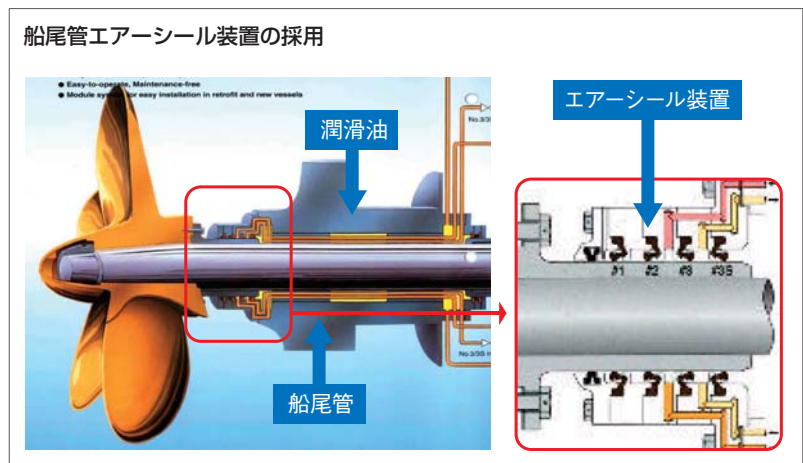
日本人海技者にはKYTは馴染み深い言葉ですが、外国人船員が増加した近年は殆ど使用されなくなったため、乗組員の安全意識向上と本船におけるKYT定着を目標として活動の強化を図っています。KYTの手法を以下に紹介します。

- ①指差呼称の実施 作業前に対象を指差して「〇〇-OK」と大きな声で呼称し、目・指・声により安全を確認します。
- ②4ラウンドKYT 作業前ミーティングを4ラウンドに分けて実施し、効率よく短時間で作業者全員が危険を把握する手法です。
 - 1R-現状把握:本日の作業に潜む危険を話し合う。
 - 2R-本質追究:重要危険項目を絞り込む。
 - 3R-対策樹立:重要危険項目の対策を話し合う。
 - 4R-目標設定:作業行動目標とスローガンを定める。
- ③タッチアンドコールの励行 チームワーク強化のため、全員が左手を重ね、4Rで決めたスローガンを3回と「Touch and call, Zero Accident OK」を唱和します。

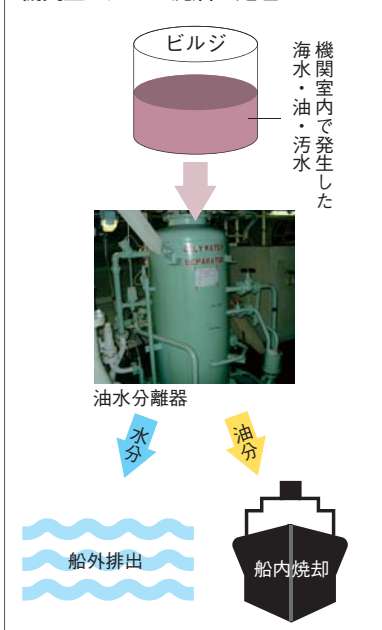
船尾管エアースील装置の採用

船外の水がプロペラ軸を伝って船内に入るのを防ぐとともに、プロペラ軸受の潤滑油が船外に漏洩するのを防ぐ装置を船尾管シール装置と呼びます。

従来は、潤滑油を使用したタイプの船尾管シール装置が設置されていましたが、新造船には、漏油防止機構を強化したエアースीलタイプを積極的に採用しています。



機関室ビルジと廃油の処理



機関室ビルジと廃油の処理

機関室内で発生した油分などを含む汚水を“ビルジ”と呼びます。発生したビルジを排出可能海域にて船外に排出する際、油分を除いた水分のみを排出するよう特殊なる過装置で処理しています。この装置を油水分離器と呼び、外に排出される水分は油分監視装置で連続モニターされ、油分が検出されると自動的に排出が中止されます。

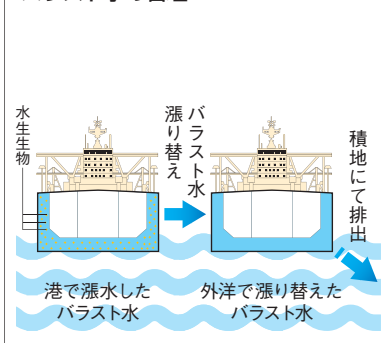
これらの装置は定期的に整備を実施し、ビルジ排出には万全の注意を払っています。また、取り除いた油分は廃油として船内焼却または陸揚げしています。

バラスト水の適正管理

船が空船航海をするとき、船体強度と適正な喫水を確保するために専用タンクへ積み込む海水をバラスト水といいます。このバラスト水は荷物を積み込む際には排出します。バラスト水には、積み込んだ地域に生息していた水生生物が混入しており、バラスト水が排出された地域の生態系に影響を及ぼすことが問題視されています。

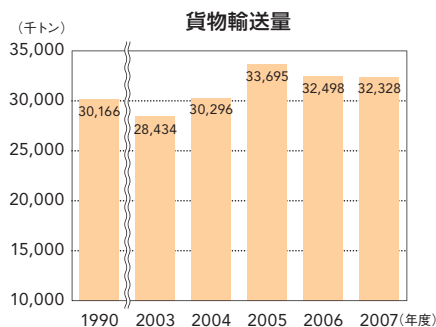
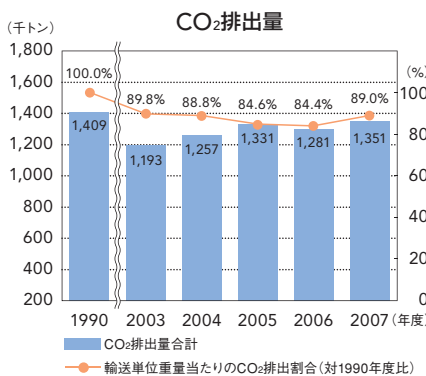
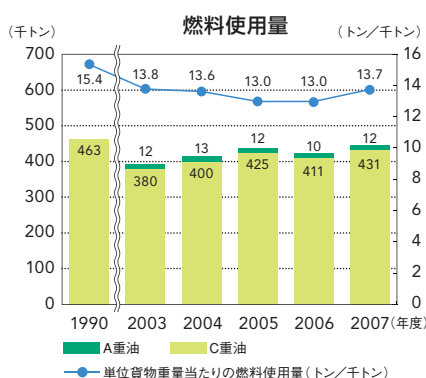
2004年2月にバラスト水管理のための国際条約が採択され、将来は一定の基準をみたすバラスト水処理装置の設置が義務付けられることになりました。この装置が開発されるまでの代替措置として、外洋におけるバラスト水交換が認められています。当社においても寄港国の規制や推奨に従い、バラスト水交換を実施しています。

バラスト水の管理





CO₂排出の少ない燃料であるLNGを輸送する
新和ケミカルタンカー(株)第一新珠丸



地球温暖化防止

地球温暖化はCO₂などの温室効果ガスによって引き起こされているといわれています。船が走るためには重油などの化石燃料を使用するので、CO₂を含んだ排気ガスを排出します。このCO₂ガスを削減するためには、燃料消費量を低減させることが現在のところ有効な手段です。当社では燃料消費量低減のため、以下の対策に取り組んでいます。

- ・省エネルギー機器や装置の使用
- ・船体クリーニング、プロペラ研磨による推進性能向上
- ・状況に応じた減速運転、最適航路の選定
- ・効率的な配船計画や貨物積載量の増量による輸送単位あたりの燃料消費量削減



プロペラ研磨前

研磨後



船体クリーニング前

クリーニング後

大気汚染の防止(酸性雨の防止)

船舶の排気ガスには酸性雨の原因となるNO_x(窒素酸化物)やSO_x(硫黄酸化物)が含まれています。

NO_xに関しては、2000年1月1日以降に起工する船舶に搭載される出力130kw以上のディーゼルエンジンでは、排気ガス中に含まれるNO_x量を条約で定めた規制値以下にしなければなりません。当社の新造船にはNO_x排出量低減型の新型エンジンを搭載しています。

また、排気ガス中のSO_x量を制限するため、使用する燃料油の硫黄含有量を4.5%以下とすることが決められています。当社ではISO規格に適合した燃料油を調達し、SO_x排出量の抑制を行なっています。

ダイオキシン発生の防止

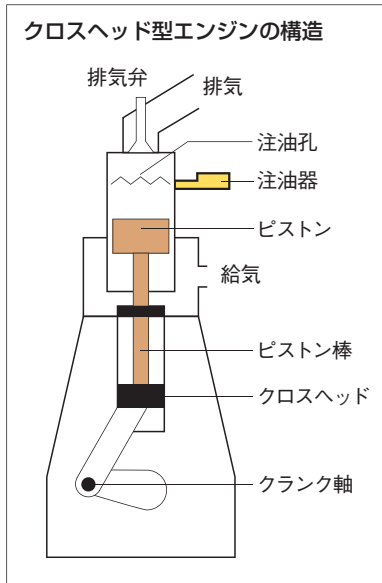
ダイオキシンの発生を防ぐため、焼却炉の排気ガス温度を炉の出口で200℃まで急冷できるようにした焼却炉をすべての新造船に搭載しています。

オゾン層破壊の防止

フロンやハロンはオゾン層破壊の原因とされています。船内ではフロンは冷凍機・冷房機に使用されています。またハロンは消火装置として用いられてきました。

当社では新造船の冷凍機・冷房機には代替フロン対応機器を採用しています。

ハロンを使った消火装置は1992年7月以降、新たな設置は禁止されており、ほとんどの船舶でCO₂式消火装置や高膨張式泡消火装置を搭載しています。



潤滑油(主機シリンダ油)低減装置の装着を進めています。

当社が保有する船舶のなかで「クロスヘッド型」のエンジンを搭載する船舶について、その注油機構を機械式から電子制御式に改めることで、注油量の削減/シリンダ油消費量の低減を図っています。

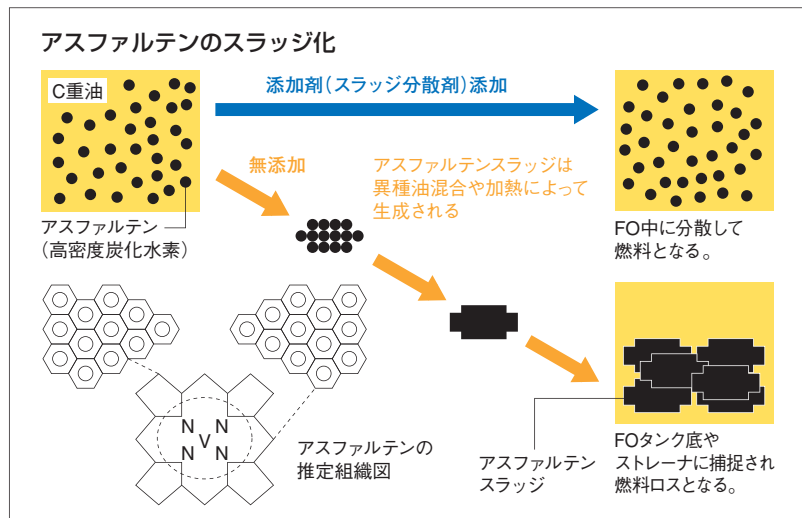
クロスヘッド型のエンジンにおいては、シリンダライナには「シリンダ油」、クランクケース各部には「システム油」と呼ばれる、2種類の潤滑油を使用しています。このうち「システム油」については循環サイクルにより再利用することが可能ですが、「シリンダ油」についてはシリンダ内で燃焼してしまうため再利用はできず、エンジンを運転し続けるためには、常時注油し続ける必要があります。

従来は、エンジンに直結した機械式の注油機によって、固定した頻度(エンジン1~2回転ごとに1回)で注油を行っておりましたが、電子制御型の注油器を採用することにより、主機の運転状態に正確に適応した注油が可能になりました。無駄な注油が減ることにより、注油量の削減/シリンダ油消費量の低減を図ることができました。当社は、電子制御型注油装置の導入を積極的に進めております。

省エネ効果向上のため、燃料添加剤(スラッジ分散剤)を使用

通常、大型船舶は原油からガソリンや軽油等の軽質分を抽出した後に残った重油、なかでもグレードの低い「C重油」と呼ばれる燃料を使用しています。このC重油に含まれる「アスファルテン(高密度炭化水素)」という物質は、燃料の加熱や混合によって凝集し、スラッジ(固まり)となることがあります。燃料タンクに沈殿して燃料のロスを増やしたり、ストレーナで捕捉され機器トラブルを引き起こしたりと、さまざまな問題を引き起こす原因となります。近年では、ガソリンや軽油といった軽質燃料の需要増加に伴ってC重油がさらに低質化する傾向が見られることから、スラッジ対策は経済面・安全面からも大きな課題となっています。

当社では、燃料の効率的利用による省エネ効果や、スラッジ減少による安全性の向上を図るため、船舶の燃料に、アスファルテンのスラッジ化を防止するための燃料添加剤(スラッジ分散剤)を加えて使用しています。



提供: 日本油化工業株式会社



資源の再利用として石炭灰を輸送する
新和内航海運(株) 松洋丸



社内ゴミ分別状況



船内廃棄物の適正処理

オフィスの電力消費節減

当社では、環境目標に「オフィス年間電気使用量を対前年度比1%削減」を掲げて、使用していないOA機器の電源オフや不要照明の消灯など節電励行の呼びかけにより、オフィスの年間電気消費の節減に努めています。

しかしながら、2007年度は積極的な営業展開による業務拡大でパソコンや空調の電力需要が増加したため、前年度比1%増加となりました。前年度に引き続き目標達成に努めてまいります。

オフィス内廃棄物

オフィス内廃棄物の分別徹底を図るために、ゴミ箱の配置を工夫し、社内キャンペーンを実施、自治体条例に沿ったゴミの分別を実践しています。また、資源ゴミの有効活用を促進するとともに、裏紙の使用やマイカップ運動などは前年度に引き続き実施しています。

船内廃棄物の適正処理

乗組員が船内生活をする上でさまざまな廃棄物が発生します。これらの船内廃棄物は陸上と同じように分別回収し、食物くずなど粉碎して海洋投棄するもの以外は、船内焼却や陸揚げ処分しています。また船内廃棄物の陸揚げ促進(対前年度比1%増)を目標に掲げて、船内処理量と陸揚げ処理量を当社で管理しています。

環境教育

船員環境教育

当社では船員に対し座学研修はもとよりOJT(On the Job Training)による船上教育訓練の計画を策定し実行しています。その計画の中には環境保全に関する項目も含まれ、乗船前研修等を利用して船員の環境保護に対する意識啓蒙に役立てています。

外国人船員研修

毎年2回、マニラで開催されるフィリピン人船員の休暇員を対象としたセミナーに当社からも講師を派遣し、環境マネジメントシステムに関する講習を実施し環境意識の向上を図っています。

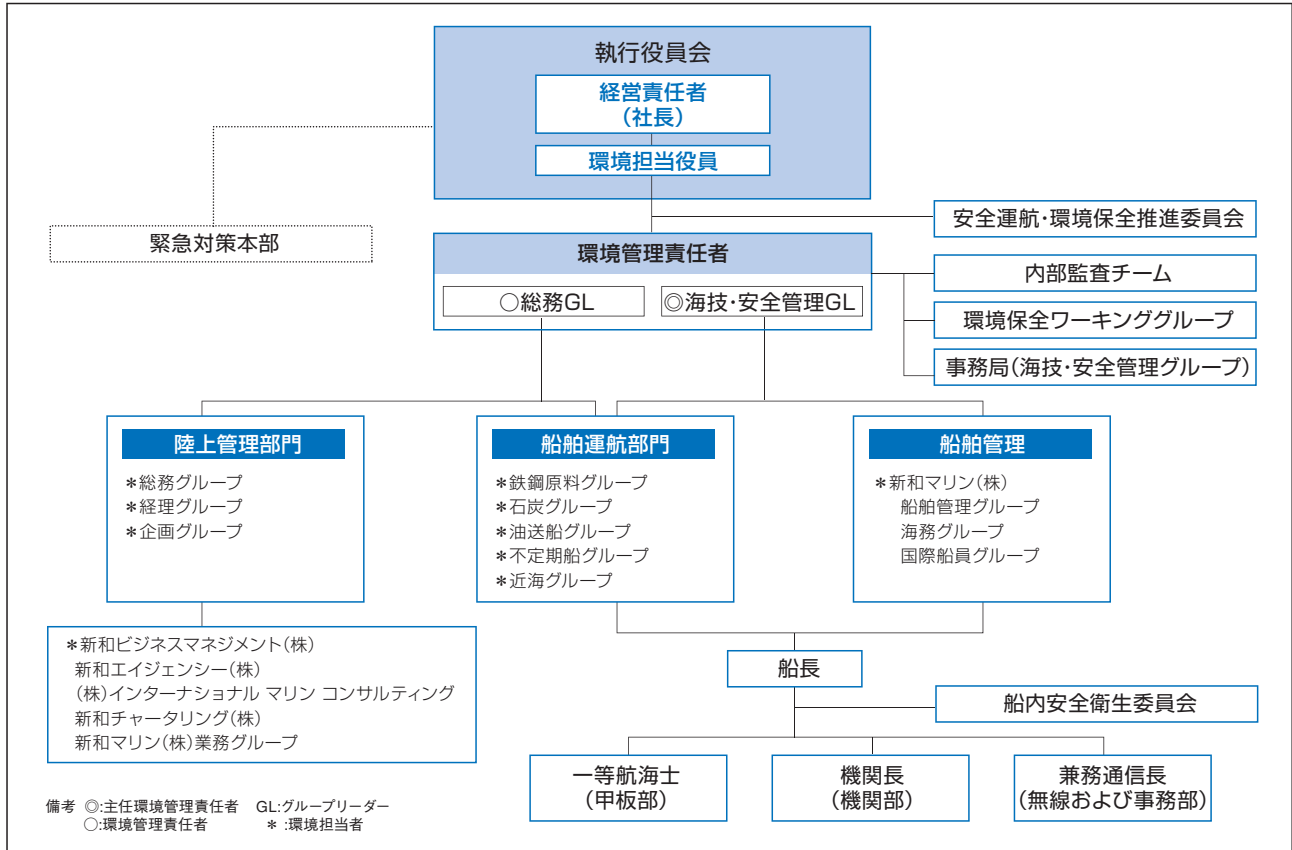


マニラでの座学研修

当社の環境保全への取り組み

環境保全への取り組み

環境マネジメントシステム組織図



新和海運グループ CSR活動の沿革

- 2000年 5月 安全運航推進委員会 設置
- 2000年10月 新和海運株式会社企業理念 制定
- 2000年12月 海難予防および事故対策に関する規程制定
- 2001年 1月 新和マリン株式会社 ISO 9002 認証取得 (日本海事協会)
- 2001年 9月 安全運航・環境保全推進委員会に改組
- 2001年10月 新和海運グループ環境憲章 制定
- 2001年12月 内部情報管理および内部者取引規制に関する規程改定
- 2002年 5月 環境報告 2001 発行
- 2002年11月 IR委員会発足
- 2002年12月 海難およびその他の緊急事態に関する規程に改定
- 2003年 4月 ISO14001認証取得(日本海事協会)
対象関係会社:新和海運(株)、新和マリン(株)、新和ビジネスマネジメント(株)、新和エイジェンシー(株)、新和チャータリング(株)、(株)インターナショナル マリン コンサルティング
- 2003年 5月 新和マリン株式会社 ISO 9001 (2000年度版)認証取得
- 2003年 9月 環境報告書 2003 発行
- 2003年11月 行動基準 制定
- 2004年 6月 環境報告書 2004 発行
- 2004年 7月 コンピュータ機器、電子メールおよびインターネット等利用要領制定
- 2004年12月 コンプライアンス委員会規程 制定
- 2004年12月 内部監査規程 制定
- 2004年12月 新和海運グループ環境憲章 改定
- 2005年 6月 環境報告書 2005 発行
- 2005年 7月 新和グループ安全運航管理委員会 発足
- 2006年 5月 CSR委員会設置 CSR活動方針策定
- 2006年 6月 CSRレポート2006発行
- 2006年 7月 関係会社代表がCSR委員会にオブザーバー参加する方針とする
- 2007年 6月 CSRレポート2007発行

[注:2000年以降を表示しています]



ISO14001:2004認証の登録証書
(2008年5月27日定期的監査完了)

オゾン層

地上から20～25kmの高さにあるオゾン(酸素の同素体)の密度が高い大気層のこと。太陽からの有害な紫外線の多くを吸収し、地上の生態系を保護する役割を果たしている。オゾン層が破壊され地表に有害な紫外線が増えると、皮膚ガン、結膜炎などの悪影響が人体に及ぼされる。

喫水

船舶がある状態で浮かぶときの船底から水面までの垂直距離のこと。船首喫水、船尾喫水、船体中央部喫水と通称する。

クロスヘッド型エンジン

大型の2サイクルディーゼルエンジンに採用されることが多いエンジン型式。構造上シリンダ油とシステム油の2系統の潤滑油が必要。

国際海事機関(IMO)

International Maritime Organization。海上の安全、海運技術向上、船舶による海洋汚染防止、諸国間の差別措置の撤廃など、海運に関する技術的・法律的問題について各国政府間の協力を促進し、国際条約の制定などを行う国連の専門機関。

システム油

エンジンの軸受などの駆動部を潤滑するための潤滑油。

シリンダ油

エンジンのピストンとシリンダライナとの間を潤滑するための潤滑油。

ストレーナ

液体と固体の混合物を分離するために用いるろ過器。

船尾管エアール装置

プロペラ軸が船尾で船殻を貫く部分では、海水の船内侵入および潤滑油の漏油を防ぐ必要がある。従来は海水侵入防止ゴムを内側から潤滑油の圧力で押さえていたが、潤滑油を空気に替えて漏油を防止した装置。

ダイオキシン

主に廃棄物の焼却過程で発生するほか、山火事や火山活動などの自然現象などによっても発生する毒性が強い物質。ガン・奇形・免疫力低下・生殖機能異常を誘発する。800度以上の高温でいったんは分解されるものの、温度降下の段階で再合成されるため、ダイオキシン発生を抑制するためには排ガスを急速に冷却する必要がある。

バラスト水

貨物が無い状態の船は不安定なため、適正な喫水と復原力および強度確保のため重しとして専用タンクに積みこむ海水のこと。バラスト水に含まれる水生生物が多国間を行き来し生態系を攪乱する問題が指摘されていたが、「船舶のバラスト水および沈殿物の規制および管理のための国際条約」が2004年2月にIMOで採択された。

ビルジ

エンジン運転中に漏出する燃料油や潤滑油を含む油水混合物。船底に溜まったものを油水分離装置にて水と油を分離して処理する。

フロン

フロン類は炭素・水素・塩素・フッ素からなるハロゲン化炭化水素の和製語で、無色・無臭・無毒で熱的・化学的に安定していることから、冷媒・発泡・洗浄・溶剤・消火・エアゾール噴霧などに世界中で広く使われてきたが、オゾン層破壊物質として1996年以降製造が禁止された。フロン類の中でも特にオゾン層破壊力の強い物質がハロンで、1994年以降製造が禁止されている。

ワークライフバランス

仕事と生活の調和のことで、英国通産省の定義によれば「職場や家庭で何かを犠牲にすることなく元気に楽しく暮らす」という考え方。日本でも厚生労働省が2003年から検討会を実施し、全国自治体も普及に力を入れている。ライフワークバランスとも言う。

ISO14001

ISO(International Organization for Standardization=国際標準化機構)が作成した環境の国際規格で、企業が環境に配慮した事業活動を行うために、環境管理の方針、組織体制、運用、内部監査など、PDCAサイクルを基本とした継続的改善に必要な事項を規定してある。

ISO9001

ISOが作成した品質管理および品質保証の国際規格で、顧客満足および改善を含む組織の管理まで踏み込んだ品質マネジメントシステムの要求事項を規定している。ISO9001を通じて顧客満足と改善活動を追求することにより、社会的信用の維持とともに競争力の向上を図ることができる。

PDCAサイクル

マネジメントシステムを継続的に改善していくための一連の流れで、計画(Plan)→実行(Do)→評価(Check)→見直し・改善(Act)→新たに計画(Plan)というように循環していく。

「新和海運CSRレポート2007」読者アンケートより

読者からのお便り

- 今後環境問題に対する取組みについては、会社としてどのようなことを考えているのか教えてほしい。(社員家族、50代、女性)
- このレポートは荷主等の関係先向けに作られているとの印象を持ちましたが、“CSR=社会責任”を考えると一般社会向けに書かれたほうがいいのではと感じました。(海事官庁関係者、男性)
- 企業人に限定せず一般人をPR先の対象としているのであれば、より基本的な部分から説明をなされた方が理解されやすいのではないかと感じた次第です。(大学教員、男性)
- ただ「〇〇を実施しています」ではなく、従業員の立場からの実感性のあるコメントを増やすと読者に伝わると思う。(新和海運社員、20代、女性)
- もっと社員一人一人の意識・心がけなどを載せてほしい。(大学生、20代、女性)
- 各記事ともに事実が客観的に記載されていると感じた。もう少しコメント(当該事実に対する評価・感想)を付記するべきと思われる。(新和グループ社員、40代、男性)

ご指摘への返答

読者の皆さま、アンケートにご協力ありがとうございました。ご指摘のことに关しまして返答申し上げます。

まず環境問題に対する取組みにつきましては、安全運航と同じくCSR活動の基盤として重要な事項と理解しております。行動指標を具体化し、計画、実績、改善策の検証を繰り返すことにより、PDCAサイクルの意識をより一層深めていきたいと思っております。

また透明な情報開示という立場を再認識するとともに、様々な視点からの情報をより多くの方に伝え、当社の活動をご理解いただくために、今後もより分かりやすい言葉の使用や表現に努めてまいります。

今後もレポート読者などの第三者のご意見を考慮して、次のCSR活動の取り組みの検討に役立てたいと思っております。



新和海運株式会社

SHINWA KAIUN KAISHA,LTD.

<http://www.shinwaship.co.jp>

この冊子に関するお問い合わせは

〒100-8108 東京都千代田区大手町1-8-1 KDDI大手町ビル
総務グループ CSR委員会事務局

TEL.(03)5290-6233 FAX.(03)5290-6230

E-mail:LEGAL@shinwaship.co.jp

新和海運グループCSRレポート2008をお読みいただきまして、ありがとうございました。
ご意見、ご感想をお聞かせください。

① 新和海運グループのCSRの考え方をご理解いただけましたか？

理解できた 少し理解できた 理解できなかった

② 新和海運グループのCSRをどのように評価されますか？

とても評価できる 少しは評価できる どちらとも言えない
評価できないものもある 評価できない

③ このレポートの評価についてお聞かせください。

内容の充実度 充実している 普通である 物足りない
情報量 多すぎる 普通である 物足りない
ページ数 多すぎる 普通である 少ない
見やすさ 読みやすい 普通である 読みにくい
判りやすさ 判りやすい 普通である 判りにくい
誠実さ 誠実である 普通である 誠実さを感じない

④ 特に興味を持たれたのはどの項目ですか？（複数回答可）

社会性への取り組み 新和海運グループのCSRについて
新和海運グループを支えるステークホルダー
顧客・取引先に関することがら 株主・投資家に関することがら
従業員に関することがら 社会に関することがら
環境保全への取り組み 環境憲章 2007年度実施計画の検証と2008年度実施計画
安全運航の確保 海洋環境の保全 大気の保全
省資源・廃棄物削減 環境教育 当社の環境保全への取り組み
興味を持たれた個別の記事は？（ ページの ）

⑤ 「どんなことをもっと知りたいか」など、その他ご意見、ご感想をご記入ください。

⑥ このレポートをどのような立場からお読みいただきましたか？

顧客 株主・投資家 金融機関 企業・団体のCSR・環境などのご担当
研究・教育機関 学生 SRIインデックスなど評価機関 NGO/NPO
当社グループ従業員・家族 その他（ ）

⑦ 次回レポートをご希望されますか？

はい いいえ

お差支えない範囲でご記入ください。

お名前 _____ 性別 男 女 年齢 _____ 歳

ご住所 〒 _____

ご職業（勤務先・学校名など） _____ 部署・役職 _____

ご協力ありがとうございました

個人情報保護方針:このアンケートにより皆様から収集させていただく個人情報につきましては、
(1)CSRレポートに関するアンケートの調査・分析・検討 (2)次回ご希望の方への送付 の目的に限り利用させていただきます。
ご同意いただいた上で、このアンケートのご記入・ご提出をお願い申し上げます。